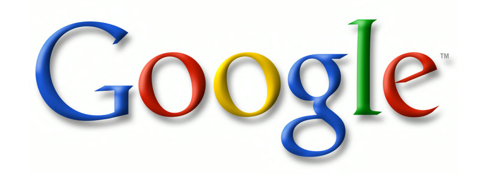
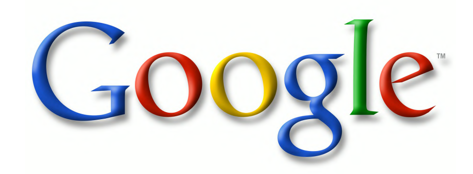
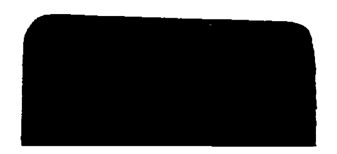

Google







LA MARINA

EN LA

ISLA DE CUBA

ESTUDIO

PARA EL RESGUARDO DE SUS COSTAS

POR

D. PEDRO DE NOVO COLSON

(Publicado en EL LIBERAL de Madrid con el seudónimo de **N. de GADES**)



MADRID
IMPRENTA DE LA VIUDA DE M. MINUESA DE LOS RÍOS
Miguel Servet, 13.—Teléfono 651.
1895

LA

MARINA EN LA ISLA DE CUBA

cubrirle otros méritos para creerlo digno de la indulgencia del gran estadista que, con asombro de Europa, consigue desplegar todas las virtudes y energías que atesora el pueblo español, siendo fidelísimo y sabio intérprete de sus sentimientos y aspiraciones.

Fundado, pues, en el interés que á V. E. inspira cuanto se relaciona con la gloria de nuestras armas, no vacilo en otorgarme el honor y la satisfacción inmensa de unir ahora al egregio nombre de V. E. el mío humildísimo, dedicándole este modesto trabajo.

Su respetuoso subordinado,

Pedro de Novo Colson.

CUATRO PÁGINAS

SOBRE ESTE ESTUDIO

El prólogo de una obra, cuando no está escrito por el mismo autor de ésta, me ha parecido siempre algo así como una carta de recomendación á los lectores; y en tal concepto, debiera exigírseme en la ocasión presente otra recomendación en mi favor por ser yo quien verdaderamente la necesita; pero, por fortuna, no es esa la razón de que figure mi desconocido nombre al frente de una obra de autor tan meritísimo, sino la antigua amistad que con él me une y la voluntad de servirle en cuanto de mí exija invocando esos lazos de afecto, estrechados por los del compañerismo y por mi devoción á la persona estudiosa y de incansable constancia en el trabajo.

El autor ha querido asociarme á una obra que es exclusivamente suya y me ha pedido que escriba algo á guisa de prólogo, y allá van

estos renglones que los señores cajistas se servirán colocar en el lugar destinado á los prólogos, dejando á mi amigo la responsabilidad del contraste con

> ...las galas que en las páginas siguientes prodigarán el arte y el ingenio.....

La necesidad de dar al público el trabajo del Sr. Novo con la oportunidad necesaria para que resulte útil y provechoso; el poco espacio de que dispongo, y mi corta inteligencia, me impiden hacer el examen de esa labor acertadísima, que ha merecido las alabanzas de las personas más competentes en la materia, y cuyas deficiencias, si tuviese algunas, sólo podrán apreciarse por los resultados prácticos, dado el caso de que se lleve este sistema á la práctica.

Yo declaro que el plan de bloqueo de las costas de Cuba, que en este folleto desarrolla el Sr. Novo con la claridad de exposición que le es propia, logra dos objetos importantísimos: el primero dificultar, hasta tocar casi en la imposibilidad, el acceso de las costas cubanas á las expediciones filibusteras; y el segundo, llegar á este fin sin grandes gastos para nuestro exhausto Tesoro.

En la campaña anterior, y á pesar de no haberse sometido la vigilancia de los cruceros á un plan bien determinado por el estudio y la

observación, bastó la presencia de cierto número de buques, de mala calidad y peor repartidos, para impedir las comunicaciones con el interior de la isla casi en absoluto, y sólo por la razón de que, aumentándose los riesgos de los expedicionarios, se aumentaba necesariamente y en grado exorbitante el costo de las expediciones y la remuneración de los aventureros, obstáculo difícil de superar para los que, dígase lo que se quiera, no cuentan con recursos abundantes y constantes de dinero. Es seguro, pues, que ordenadas convenientemente las fuerzas de mar en esas posiciones hábilmente escogidas, y dando á cada buque de las líneas móviles un espacio corto que vigilar y adecuado á su capacidad y á sus facultades, se cierre por completo el litoral, y se arrebate al enemigo, de este modo, la parte principal de sus medios de resistencia en el interior.

Para conseguirlo es necesario ante todo que el Gobierno fije su atención en el plan de Novo y que lo adopte sin demora y SIN CORRECCIONES, que ya el tiempo se encargará de señalarlas si fueren necesarias, y digo SIN CORRECCIONES, por mi convencimiento experimental de que la burocracia española es incapaz de aceptar ideas extrañas sin introducir en ellas correcciones y variaciones, como demostración imprescindible de su superior competencia, y generalmente, dicho sea sin menoscabo de nadie, lo que hace

la burocracia española es echar á perder la idea y sus beneficiosas consecuencias.

¡Quiera el Dios de los Ejércitos que el resultado de los desvelos de mi estudioso y competente amigo sea tan fructuoso como patriótico es el deseo y grande la inteligencia y el acierto con que ha sabido presentarlo!

JOSÉ CALDERÓN Y ABRIL.
Capitán de fragata.

Madrid 16 de Septiembre de 1895.

NUESTRO PROPÓSITO

La anterior guerra separatista nos dejó varias enseñanzas que ahora aprovechamos.

Y la más importante fué que para guardar una casa se necesita cerrar bien sus puertas.

A este fin prepárase una flota suficiente, cuyos servicios totales comenzarán desde la entrada del otoño.

La flota se dividirá en buques de tres clases, para conseguir un bloqueo efectivo, eficacísimo.

Los primeros serán buques de caza, con buena artillería y mucho andar, que persigan, dentro y fuera de las aguas libres y en todo tiempo, bueno ó malo, *si las circunstancias llegaran á exigirlo*.

Los segundos, buques costeros muy rápidos, que naveguen en aguas jurisdiccionales, vigilando trechos cortos.

Los terceros ó de tercera categoría, serán barcos desde 300 á 50 toneladas, con la denominación de cañoneros y lanchas cañoneras. Tendrán la misión, muy importante, de recorrer los cayos, ensenadas, esteros y ríos, subsanando cualquier descuido en la vigilancia exterior é impidiendo el tránsito de las partidas insurrectas.

Tendremos, pues, para guardar las costas de Cuba buques de tres tipos, ó sean: cruceros para alta mar, *avisotorpederos* para las aguas jurisdiccionales, y cañoneros y lanchas para los cayos, ríos, etc. (1).

Pronto demostraremos que solamente con el número de los que se destinan á aquellas costas se podrá conseguir una absoluta vigilancia, siempre que naveguen ó se estacionen en los parajes que aconseja el estudio hidrográfico de la isla.

Conocemos todo el litoral; hemos hecho allí la guerra pasada, y guiados por un buen deseo, nos atreveremos á emitir en artículos sucesivos algunas ideas que tal vez puedan ser útiles.

---

(1) Posteriormente determinó el Gobierno habilitar buques pontones para guardar los puertos desiertos y entradas de los ríos, haciendo así la vigilancia eficacísima, como más adelante se demuestra.

I

Elementos y fuerzas de los españoles.— Idem de los insurrectos.— Necesidad urgente del resguardo.— Número de buques destinados á este servicio.—Extensión del litoral que debe vigilarse.

La misma nación que invirtió cuatro meses en transportar á Melilla 20.000 soldados, ha invertido ahora menos tiempo en enviar á Cuba más del doble de este número.

Muy bien.

Para el próximo Octubre tendremos en aquella isla:

Un ejército de 100.000 hombres, armados en su gran mayoría con fusiles Maüsser.

Una flota de 54 buques, casi todos recién construídos y *ad hoc* para la vigilancia de las costas.

Un Generalísimo cien veces victorioso, incansable y conocedor del país.

Frente á estos elementos españoles lucharán:

Una hueste de 20.000 insurrectos, armados con fusiles de muy diversos sistemas, que maniobran hasta ahora en la cuarta parte del territorio de la isla, pero donde no poseen ni un villorrio.

Una masa popular muy numerosa, que espera inactiva el resultado de los sucesos.

Y un gran núcleo de *laborantes* que desde extraños países recauda fondos, inventa noticias y organiza expediciones de hombres y armamentos.

Analicemos ahora.

La hueste insurrecta es brava y tenaz; algunos de sus caudillos inteligentes; se *saben de memoria* la manigua, y tienen el apoyo moral de gentes poco ilustradas de aquel país.

Pero cualquiera que sea el valor de estas dos últimas circunstancias, habrá que convenir en que un número doble de soldados nuestros, también bravos y tenaces, aunque inexpertos y aislados, bastarán para *vencer* y *desarmar* á aquellos enemigos.

Y no decimos *destruirlos,* porque los que conocen su táctica y su campo de acción se burlarían de nosotros.



Una persecución y lucha continuada terminaría por agotarles absolutamente todas las municiones, reduciéndolos á batirse con armas blancas enfrente de los Maüsser.

Esto es lo que procuran evitar los laborantes, con igual ó mayor empeño que en la anterior guerra separatista, para lo que aprovechan las simpatías casi generales de que gozan en los Estados Unidos.

No lo desconozcamos: cada expedición de hombres y pertrechos que desembarca en Cuba nos aleja mucho de nuestro único objetivo: *vencer* y *desarmar*. Así, pues, creemos menos importante la guerra de la manigua que el resguardo de las costas.

Cuando hayamos logrado cerrar la entrada al menor auxilio, podremos reirnos de todos los esfuerzos y simpatías exteriores.

¿Supónese, acaso, muy difícil en la práctica el vigilar 200 leguas de litoral amenazado, ó sean las costas N. y S. comprendidas desde el meridiano 74° hasta punta Maisi?

Para demostrar lo contrario describiremos milla por milla la configuración de dichas costas, marcando los puntos donde pueden efectuarse desembarcos; las prolongadas líneas del litoral en que no conseguiría atracar un bote; los surgideros, ensenadas, ríos, este-

ros, barras y arrecifes, acantilados, caletas, puertos, bahías, etc., y descartando todos los trozos cerrados al alijò por la misma Naturaleza, veremos que lo posiblemente abordable queda reducido á una extensión de costa mucho menor de lo que se cree.

Evitaremos, en lo factible, aburrir al lector con la aridez del asunto; pero hácese necesario aquel estudio previo para que se juzgue bien motivada la distribución que daríamos á esa flota de 54 buques que pronto funcionará.

Y después de probar que teóricamente sería perfecto el resguardo marítimo, nos prevendremos contra la práctica, pues en ella ocurren á menudo (lo decimos por experiencia) circunstancias fortuitas que destruyen todos los cálculos. Un buque puede sufrir averías, varadas, en momentos que recale otro buque enemigo; puede no divisarlo á pocas millas por la oscuridad de la noche ó por la cerrazón de un chubasco, y, aun divisado, no ganarle en velocidad.

Así, pues, la vigilancia marítima necesitará siempre, para prevenirlo todo, un complemento: el de *la vigilancia terrestre.*

Y tan indispensable consideramos la vigilancia terrestre, que hemos de permitirnos



aventurar también nuestra opinión humilde respecto á lo que debe ser su organización, su número y sus relaciones directas con las fuerzas navales.

No nos cansaremos de repetirlo: *el término de la guerra de Cuba sólo depende de la vigilancia de sus costas.*

II

Estudio de la costa Norte. — Desde Punta Maisi al puerto de Tánamo.—Primera división naval.—El puerto de Mata.—Boma y Playa de Miel.—Baracoa.—Puertos pequeños. — Puerto Taco. — Yananigüey y Cañete.—Cayo Moa.—Distribución de los buques y límite de sus zonas de vigilancia.

Antes de empezar el estudio de las costas de la isla de Cuba rogamos á los que nieguen la eficacia del resguardo marítimo que tomen nota de nuestras afirmaciones y datos, para señalarnos después, concretamente, el punto ó puntos de aquel litoral que hayamos supuesto inabordable, no siéndolo, ó que siéndolo no resulte muy bien vigilado (salvo en circunstancias imprevistas). Una negación rotunda y caprichosa no nos convencería, ni debe convencer al público.

En nuestro artículo del martes dijimos que

analizaríamos la costa desde los 74° (meridiano de Madrid) hasta punta Maisi; mas en previsión de una mayor audacia de los insurrectos, abarcaremos desde aquella punta hasta la bahía de Cárdenas, por el Norte, y hasta la de Cienfuegos, por el Sur, ó sean 300 leguas próximamente.

Pedimos perdón al público por lo árido y fatigoso que ha de parecerle un trabajo de esta índole, que evitaremos en lo posible omitiendo los nombres de todos aquellos puntos del litoral que no ofrezcan algún refugio bueno, mediano ó malo, aun para buques pequeñísimos.

Comencemos, pues, y examinemos el trozo de costa comprendido desde punta *Maisi* al puerto de *Tánamo*, que abarca una extensión de 26 leguas.

Allí distribuiríamos la primera división naval, compuesta de UN AVISOTORPEDERO Y CUATRO CAÑONEROS.

Desarróllase el litoral, á partir del faro de aquella punta extrema, formada de soboruco (1), tajado á pique, que llega al surgidero de *Yumury;* este surgidero no ofrece abrigo y

(1) Piedras cortantes.

se halla rodeado de escollos, restingas, cabezos y piedras á flor de agua.

La playa de *Barigua*, punta de *Sanamé* y playa de los *Careyes* están también rodeados por un arrecife que termina en el puerto de *Mata*.

El puerto de *Mata* sirve de refugio á barcos que no calen más de tres metros; tiene agua dulce, leña abundante, es buen tenedero y el primer punto desde *Maisi* donde pudiera efectuarse un alijo.

En el trozo de costa comprendido entre puerto de *Mata* y *Baracoa* no hay más sitios abordables que el puerto *Boma*, para barcos pequeños, y el fondeadero de *Playa de Miel*, que es una ensenada á barlovento del puerto de *Baracoa*, desde el cual se domina casi totalmente.

Esta ciudad tiene 12.000 habitantes; su puerto ofrece poca seguridad con los Nortes.

Siguiendo la costa se encuentran: la boca del *río Tohar*, con rompientes en su desagüe; el puerto de *Sigua*, capaz de barcos que sólo calen metro y medio, y cuando refresca algo la brisa se cierra su entrada en absoluto; el puerto de *Maraví*, reducidísimo y propio también para pequeñas embarcaciones; el puerto de *Aguacate*, que es más chico aun y de menor

fondo, pues tiene de largo 200 metros, 100 de ancho y de agua uno próximamente; el puerto de la *Cueva*, que es de iguales dimensiones, pero donde puede hacerse leña y aguada.

Nótese que todos estos llamados puertos son insignificantes rincones del litoral, que sólo ofrecen algún medio de guarecer á barcos de cabotaje.

En las porciones de costa comprendidas entre ellos no puede atracar ni un bote.

Continuando hacia sotavento, hállase: la pequeña ensenada *de Bay*, que vese cercada de altas y tajadas murallas de soboruco y despide de sus orillas un bajo de piedra; la bahía de *Naguarage*, que mide 200 metros de largo, de ancho 150 y menos de uno de fondo; el puerto de *Navas*, más chico aun, pero muy hondable, y el de *Cayaguaneque*, parecido á los anteriores, y todos ellos de la mitad del tamaño de nuestro estanque del Retiro, por lo que creemos no se les considerará apropiados para alijos de alguna importancia.

Pero el puerto de *Taco*, aunque de entrada difícil y limitada á un fondo de tres metros, ofrece en su interior un tenedero muy seguro; además existen haciendas en sus inmediaciones, y reclama vigilancia.

Hállase en seguida el puerto de *Jaragua*,

distante dos millas del anterior; éntrase en él por un quebrado muy angosto, abierto en el arrecife que lo rodea; nadie lo visita, porque nada ofrece de particular.

Desde aquí sigue la costa guarnecida de arrecifes hasta el fondeadero de *Yananigüey*, que se *toma* por otro quebrado también de escasa anchura, así como el inmediato fondeadero de *Cañete*. Deben vigilarse.

La costa continúa siempre guarnecida de arrecifes é inabordable, hasta la punta del *río Moa*, al que se llega por un quebrado, que también comunica con la ensenada de *Yaguasey;* las playas son arenosas y asequibles para barcos chicos.

Un buque grande (de hasta cinco metros de calado) pudiera efectuar en aquellas playas un alijo, por medio de sus botes, si fondeara al abrigo del pequeño puerto de *Cayo Moa,* lugar oculto al Sur del *cayo,* por tanto, frente á la costa, y resguardado de los Nortes.

Para mejor comprensión diremos que los llamados *cayos* son islotes sobre arrecifes, algunos muy alterosos, que se cubren de vegetación. Separados más ó menos de la costa firme, impiden su acceso, á veces en espacio de muchas leguas, como se verá más adelante.

Continúan los arrecifes hasta el puerto de

Yaguaneque, franqueado por otra rotura de los mismos; es poco hondable y de entrada peligrosa.

El inmediato puerto de *Cananova*, muy semejante á aquél, tiene aún menos fondo.

El puerto de *Cebollas* también se *toma* por un quebrado del arrecife, de entrada arriesgadísima, y sirve sólo para barquichuelos.

El litoral, siempre cercado de escollos (á media milla distante de sus playas arenosas), sigue hasta el puerto de *Tánamo*, que ofrece un buen tenedero á los barcos grandes y facilita una excelente agua.

Resulta, pues, que en la extensión de costa comprendida entre punta *Maisi* y puerto de *Tánamo*, sólo existen CINCO PARAJES *en que pueda intentarse un alijo de mediano valor*, á saber: los puertos de *Mata*, de *Taco*, de *Cayo Moa*, de *Tánamo*, y la ensenada de *Yananigüey*.

Estacionado un cañonero en cada uno de estos cinco lugares, tendrían la misión de salir á recorrer un trozo máximo de *cinco leguas* de litoral, que con un andar medio de siete millas podría realizar en cada dos horas.

Compréndese bien que de este modo la vigilancia sería perfecta, y muy difícil el que no descubriesen á cualquiera embarcación que procurara acercarse.

El AVISOTORPEDERO cruzaría además la costa con frecuencia, para inspeccionar los cañoneros á sus órdenes y surtirlos de todo lo necesario. Podría hacer el recorrido de las 26 leguas en ocho horas, á razón de 10 millas. El centro de recursos y comunicaciones de esta división naval sería el puerto y ciudad de Baracoa.

Conviene advertir (por lo que ayuda á la eficacia del resguardo) que, generalmente, ninguna expedición filibustera se atreve á desembarcar sin que le conste que la esperan en la costa fuerzas amigas destacadas á este objeto, y como la aproximación de dichas fuerzas tendría que ser notada, más ó menos, por nuestros vigilantes terrestres, sus avisos servirían para extremar el cuidado de los buques, y aun para casi indicarles el sitio convenido.

En nuestro artículo próximo seguiremos el análisis del litoral del Norte; el trabajo, pues, promete ser largo y poco ameno; ¡ojalá que, siquiera, resulte *útil!*

Cuando terminemos con todo lo relativo á la vigilancia marítima, nos ocuparemos de la *vigilancia terrestre*, como complemento indispensable.

De no establecerlo así, nos expondríamos á que, por circunstancias fortuitas, se efectuaran

desembarcos, cuya responsabilidad se haría recaer injustamente sobre nuestros marinos de guerra, sirviéndole de amargo premio á sus trabajos, como ha ocurrido en no pocas ocasiones.

Afortunadamente, nadie desconocerá que un perfecto resguardo de las costas sólo puede obtenerse *vigilando á la vez por mar y por tierra* (1).

---

(1) La habilitación de los *pontones* puede suplir en gran parte á la *vigilancia terrestre.*

III

Continuación de la costa Norte. — Desde el Puerto de Tánamo al de Gibara.—Segunda división.—Bahías de Cabonico y Livisa.—Bahía de Nipe y de Banes.— Puerto de Sama.—Idem de Naranjo.—Idem de Vita, y otros.—Distribución de los buques.— Observaciones.

La segunda división de guardacostas debiera prestar sus servicios desde el puerto de *Tánamo* al de *Gibara,* que comprende un trozo de 20 leguas.

Este trozo de litoral es el más apropiado para efectuar alijos, y á la vez el que con más eficacia puede vigilarse.

Probémoslo:

Después de 11 millas de costa baja, guarnecida de arrecifes, forma ésta un arco ó cuadrante incompleto que concluye en punta *Lucrecia;* y en la especie de golfo que resulta,

hállanse las entradas de las hermosas bahías de *Cabonico* y *Livisa* (que la tienen común), de *Nipe* y de *Banes*.

Las de *Cabonico* y *Livisa* ofrecen buen abrigo á toda embarcación, y agua y leña abundantes.

Desde la boca de estos puertos á la bahía de *Nipe* sólo hay dos leguas, toda de costa sucia.

La bahía de *Nipe* es la mayor del litoral: tiene una superficie de siete leguas, excelentes fondeaderos para numerosas escuadras; entrada espaciosa, limpia y hondable; desaguan en ella varios ríos de importancia, y debe ser objeto de atención preferente.

El puerto de *Banes*, de entrada tortuosa, pero de orillas limpias, es un buen tenedero para buques de más que mediano porte.

Desde el puerto de *Banes* hasta punta *Lucrecia*, todo se halla cercado de arrecifes; de modo que lo único abordable, en lo que constituye aquel golfo, es un espacio de cuatro leguas de litoral, donde están comprendidas las bocas de los puertos de *Cabonico* y *Livisa*, de *Nipe* y de *Banes*.

Así, pues, estacionando DOS CAÑONEROS, indistintamente, en dichas bahías, podrían vigilar tan corto trozo de costa con eficacia suma; su navegación sería casi innecesaria, pues re-

corriendo una legua ó poco más para apostarse en punta *Manglito* (sitio medio), dominarían á simple vista los dos extremos.

Desde el faro de punta *Lucrecia* hasta el puerto de *Sama* se encuentran trayectos de orillas aplaceradas, y otros limpios y tajados; este puerto tiene entrada fácil y buen fondeadero para buques medianos. A su boca surge un arrecife, de un kilómetro de anchura, que llega hasta el inmediato puerto de *Naranjo*.

El puerto de *Naranjo* ofrece fácil acceso, bastante fondo, seguro abrigo para toda clase de barcos y desaguan en sus frondosas orillas varios arroyos de agua excelente.

El puerto de *Vita* es hondable; pero tanto éste como sus vecinos de *Bariay* y *Jururu* se hallan abiertos á los Nortes; aunque pequeños, admiten buques de cinco metros de calado. Las dimensiones de los tres puertos juntos alcanzan á menos de una veinteava parte de la bahía de *Nipe*.

El puerto de *Gibara*, separado del de *Jururu* por cinco millas de costa limpia, tiene dos kilómetros de largo y forma una concha poco abrigada. La población es de unos 5.000 habitantes, y por su muelle embarcan todos los productos del distrito de Holguín. Defiende la bahía un fuerte construído á la entrada.

Resumiendo:

Hemos visto que desde Tánamo á Gibara existen *ocho parajes donde pueden efectuarse cómodos desembarcos*, y son: los puertos de *Cabonico* y *Livisa*, *Nipe*, *Banes*, *Sama*, *Naranjo*, *Vita*, *Bariay* y *Jururu*.

Los tres primeros quedan perfectamente vigilados por dos *cañoneros* que crucen las cuatro leguas en que están aquellos puertos comprendidos.

Otro cañonero, estacionado en el puerto de *Sama*, podría guardar la costa hasta punta *Lucrecia*, ó sean tres leguas y media de trayecto.

El *cuarto cañonero* vigilaría con facilidad los restantes puertos de *Naranjo*, *Vita*, *Bariay* y *Jururu*, encerrados todos en el espacio de tres leguas escasas.

Un avisotorpedero ó *cañonero de primera* radicaría en *Gibara*, como jefe de la división, debiendo cruzar diariamente toda la costa á su cargo, ó sean 20 leguas, lo que efectuaría en seis horas ó poco menos.

Nótese bien que el radio de vigilancia que asignamos á cada buque es lo bastante reducido para hacerla posible y eficaz.

Sabemos por experiencia propia lo incómodos y desagradables que son todos aquellos

puntos; desiertos de gente y poblados de mosquitos y mil clases de insectos, permanecer allí constituye un sacrificio, pero como otros tantos de los que soportan los españoles que en Cuba combaten á la insurrección.

Lo que perseguimos con nuestro estudio es el medio de que en aquellas costas se establezca un servicio naval, que teóricamente haga imposible todo desembarco furtivo, y que en la práctica resulte cuando menos muy difícil.

Si por dicha nos hemos explicado con claridad, se habrá visto demostrado que con sólo 10 buques de guerra quedarían resguardadas las 50 leguas de litoral analizado, y no se crea que es poco con relación á los trozos abordables que nos falta recorrer, ni desproporcionada con el número de buques que se destinan á este fin.

Muchos más pormenores podríamos haber expuesto, pero los reservamos para contestar á cualquier objeción que nos haga un mal convencido.

IV

Continuación de la costa Norte.—Desde Gibara á la Guanaja. — Tercera división. — Puerto Padre.—Manatí.—Nuevas Grandes.— Nuevitas. — Boca de Caravelas. — Distribución de los buques.

Para distribuir la tercera división de guardacostas, estudiaremos el litoral desde el puerto de *Gibara* al de la *Guanaja,* que comprende cerca de 40 leguas.

En todo este trozo, la Naturaleza nos ayuda extraordinariamente, pues exceptuando un espacio de cinco millas (entre las puntas del Mangle y de la Herradura), donde la playa es limpia y arenosa, su totalidad, hasta la *Boca de Caravelas,* hállase guarnecida de arrecifes.

Tanto la *Boca de Caravelas,* que da paso al puerto de la *Guanaja* (ya lo detallaremos), como las entradas de los puertos y bahías enclavados en dicho litoral, son quebrados ó ro-

turas naturales abiertos en el arrecife; de modo que en tan considerable extensión de costa, sólo resultan abordables las bocas de aquellos puertos y bahías y las *cinco millas* de playa limpia y arenosa.

Digamos ahora cuántas y cuáles son las condiciones de los puertos accesibles.

Primeramente hállase el puerto del *Padre,* de mucho abrigo, gran capacidad (una legua de ancho y dos de largo), con siete metros de fondo, y cuya reducida población mantiene algún comercio de maderas y víveres.

Aquí destinaríamos UN CAÑONERO, no tanto para que guarde la bahía, como para que vigile las *cinco millas* de costa aplacerada entre puntas del *Mangle* y la *Herradura,* distante dos leguas al Este de aquel puerto.

Sigue el puerto de *Malagueta,* que es un lagunazo de orillas bajas y anegadizas, con un fondo de metro y medio de agua, y de entrada tan peligrosa, que podría considerarse guardado por sí mismo; convendría, sin embargo, que el cañonero estacionado en Puerto *Padre* registrase su boca con buenos tiempos, pues sólo dista de él poco más de legua y media.

El puerto de *Manatí,* grande y muy parecido al de Malagueta, sólo ofrece abrigo, por lo somero, á pequeñas embarcaciones; su entra-

da es también peligrosa, á causa de los placeres de bajo fondo que la virilean; mas á pesar de todo, debe ser vigilado.

El puerto de *Nuevas Grandes,* largo y muy angosto, admite buques que calen hasta tres metros, y para embocarlo se necesita mucha práctica. Como entre este puerto y el de *Manatí* sólo hay dos leguas, destinaríamos OTRO CAÑONERO para que los vigilase indistintamente.

Hállase en seguida el puerto de *Nuevitas,* unido por ferrocarril á Puerto Príncipe; su bahía es casi tan extensa como la de Nipe; su población consta de 6.000 habitantes, y posee, como es natural, cuanto hace falta.

Allí estableceríamos UN AVISOTORPEDERO ó cañonero de primera, con la misma misión que los otros de su clase, y la especialísima de cruzar toda la costa confiada á su jefatura.

Desde cinco millas distante de la boca de *Nuevitas,* ó sea desde la punta de *Maternillos* hasta la de *Icacos,* rodea la costa Norte de la isla de Cuba, por espacio de más de 80 leguas, un archipiélago de *cayos* cubiertos de mangle y guarnecidos de arrecifes, que en ocasiones se separan de aquel litoral hasta seis y siete leguas.

Tan gran extensión así obstruída, no lo

está totalmente, pues entre unos y otros *cayos* hállanse varios canales ó estrechos que facilitan el paso hasta la costa. Su estudio, ó mejor dicho, la explicación concisa de este verdadero laberinto, resulta de muy difícil comprensión sin la carta hidrográfica ante los ojos.

Pero forzoso nos es describirlo para continuar razonando la distribución de las fuerzas navales; por el momento, lo efectuaremos hasta la *Boca de Caravelas*.

Forman esta boca la punta extrema occidental del *Cayo del Sabinal* y la extrema oriental del *Cayo de la Guajaba*. Su profundidad alcanza á tres metros allí y en toda la extensión del canalizo existente entre estos dos cayos, por el que pasa á la costa firme y se llega hasta el poblado de la *Guanaja*, cinco leguas distante.

Puede decirse que la *Boca de Caravelas* es el único paso que se halla para abordar la costa en el trozo de los cayos que corresponden á la tercera división; y, más diremos, es el único que se encuentra practicable por espacio de muchas leguas hacia sotavento (1).

---

(1) Por el Cañón de la Guajaba también se puede llegar á la Guanaja, pero únicamente barcos pequeños; pues si en su boca tiene dos metros de agua, pronto desciende á menos de uno hasta el mismo poblado.

Así, pues, guardando la entrada de la *Boca de Caravelas*, ó, si se prefiere, la salida del canal, en cualquier punto del gran perímetro formado por los cayos y la costa, donde sólo existe el poblado de la *Guanaja*, se evitaría en absoluto la entrada furtiva de cualquier buque de mediano porte.

Debemos de advertir que desde la Guanaja hacia sotavento no pueden navegar entre la costa y los cayos que lo cercan nada más que embarcaciones cuyo calado sea de *medio metro* (1); con vigilar, pues, aquel punto único (Boca de Caravelas), quedará cerrado el paso directo á una extensión del litoral de más de 60 millas; estableceremos nueva vigilancia en el inmediato canal, que vuelve á ofrecer camino por entre cayos á costa firme, y que citaremos al distribuir la cuarta división del resguardo en nuestro próximo artículo.

Resumiendo:

En las 40 leguas del litoral descripto existen *cinco parajes apropiados para efectuar desembarcos,* á saber: entre las puntas del *Mangle* y de la *Herradura,* puerto del *Padre,* puerto de

---

(1) No obstante, la circunstancia de que el fondo es de fango muy suelto, ha permitido á algún cañonero trasladarse por la *Pasa de Batista* y otras, desde la Guanaja al Jigüey. Para ello necesitó también desembarcar todo su lastre.

Manatí, puerto de *Nuevas Grandes* y cercanías del puerto de la *Guanaja* (cuya entrada es la Boca de Caravelas).

Para su resguardo estableceríamos, como hemos dicho, *dos cañoneros* entre los tres primeros puntos, que abarcan siete leguas, y *otro cañonero* en la *Guanaja,* que deberá permanecer casi siempre al seguro abrigo del cayo de la Guajaba, ó sea apostado al Sur del canal.

En esta división no se necesitan, pues, más que el *avisotorpedero* y *tres cañoneros.* Si sobrasen, colocaríamos otro entre los puertos de *Manatí* y del *Padre,* para que á cada cual correspondiese un único y exclusivo punto de vigilancia, que ejercerían sin precisión casi de navegar.

V

Continuación de la costa Norte.— Creación de *pontones* artillados.—Su distribución desde punta Maisi á la Guanaja.— El servicio de los pontones hace menos necesaria la vigilancia terrestre.—Importancia de sus servicios.

Con satisfacción venimos observando lo mucho que á todos preocupa é interesa el resguardo de las costas de Cuba.

No llega un parte ó noticia de aquella campaña donde se deje de reclamar su más rápida organización.

Hace muy poco insertó el *Heraldo de Madrid* un notable artículo probando, con el testimonio del antiguo Coronel insurrecto Collazo, «que en los tres primeros años de la guerra »anterior salieron *quince* expediciones para

»Cuba con fortuna varia, mientras que en los »años restantes *(ó sea cuando cruzaban la costa »treinta cañoneros)* no recibieron ni armas ni »municiones para sostener la guerra».

El Ministro Sr. Beránger, no menos activo y celoso que el Sr. Azcárraga, ha improvisado casi, podría decirse, una numerosa flota destinada á la vigilancia marítima; pero conocedor del litoral y del inmenso valor de aquel servicio, aprobó, también en el acto, la idea del General Martínez Campos, para hacerlo aún más eficaz.

Así, pues, con independencia de los *cincuenta y cuatro* buques que cruzarán de continuo la costa, van á habilitarse *barcos pontones*, armados de un buen cañón y tripulados por 10 ó 15 marineros y un Oficial, para tenerlos en parajes expuestos á un alijo y cuyos más lejanos puntos accesibles queden siempre al alcance de una granada.

La experiencia demostrará pronto lo transcendental y práctico de estas económicas fortalezas.

Aplaudimos su creación, y más cuando en nuestro estudio hemos hallado varios puntos de la costa donde hubiéramos *clavado* un cañonero para que no lo abandonara un instante; pero esto era incompatible con su doble mi-

sión de efectuar descubiertas diurnas y nocturnas (1).

También debemos decir que algunos altos funcionarios de la Marina se han dignado fijar en nuestros artículos, apreciando la exactitud de sus datos, y que hemos sido impuestos particularmente de la creación de los *pontones ó baterías flotantes* para que los comprendamos entre las otras fuerzas (objeto de nuestro estudio) destinadas al resguardo, dándoles también lugar y plaza.

A tan honrosa indicación contestamos agradecidos y deseosos de corresponder dignamente; pero hay en la índole de este trabajo, para hacerlo concienzudo, una seria dificultad que vencer. Conocemos, más que el litoral de Cuba, las exigencias del público respecto á la prensa periódica, cuyo principal aliciente ha de ser la forma amena, la información concisa, la novedad de asuntos; y así, fuera milagro que faltando todas estas condiciones á nuestros artículos, casi técnicos y monótonos como un

---

(1) La insuficiencia que los inteligentes habrán notado para un resguardo perfecto, ó sea para que comprenda á las expediciones de *menor cuantia,* iban á ser subsanados por medio de la vigilancia terrestre; pero ahora lo serán mejor aún con los servicios de los *pontones* artillados.

tratado, satisficiesen al lector y regocijaran á *El Liberal*.

Cierto que dicho estudio podría resultar útil, y cierto también que, de continuarlo con menos detalles, pidiendo que se nos crea bajo palabra, tampoco ha de complacer á aquellos lectores que con interés lo analizan.

En esta disyuntiva optaremos por el término medio, y de lo que nos falta del litoral Norte hasta la bahía de Cárdenas, sólo consignaremos las tesis del estudio, porque de otro modo necesitaríamos más de dos artículos; tal es el número de cayos, cayuelos, bajos, surgideros, canales, bahías, pasas, médanos, arrecifes, cabezos, placeres, etc., que rodean la costa hasta aquella bahía.

Pero como al mismo tiempo la habilitación y emplazamiento de los *buques pontones* puede realizarse en seguida y comenzar á prestar servicios mucho antes que la flota movible, IMPIDIENDO ASÍ VARIOS ALIJOS ANUNCIADOS CÍNICAMENTE COMO INEVITABLES, dedicaremos lo que resta de este artículo á señalar, según nuestro leal entender, los lugares de la costa Norte, ya examinada, desde punta *Maisi* al puerto de la *Guanaja*, donde aquéllos debieran fondearse, y que son:

El 1.°, en el puerto de *Mata*.

El 2.°, en el puerto de *Taco.*

El 3.°, en las ensenadas de *Yananigüey* y *Cañete.*

El 4.°, en el puerto de *Cayo Moa.*

El 5.°, en el puerto de *Tánamo.*

El 6.°, á la entrada de los puertos de *Cabonico* y *Livisa.*

El 7.°, en la boca del puerto de *Nipe.*

El 8.°, á la entrada del puerto de *Banes.*

El 9.°, en el puerto *Sama.*

El 10.°, en el puerto *Naranjo.*

El 11.°, en el puerto de *Vita.*

El 12.°, en la ensenada de la *Herradura.*

El 13.°, en el puerto de *Manatí.*

El 14.°, en el puerto de *Nuevas Grandes.*

El 15.°, en el puerto de la *Guanaja* (1).

Para todos ellos se debe elegir un fondeadero que esté al abrigo de los vientos y mares del Norte, y desde el cual vigilen fácilmente las orillas abordables, circunstancia que reunen desde luego: el puerto de *Mata,* colocándose el pontón al socaire de la punta del Cuartel; el de *Taco,* que es excelente tenedero en su

(1) Muy recientemente se ha dignado manifestarnos el Sr. Ministro de Marina que á la gran bahía de la Guanaja debían asignarse *dos pontones,* y no uno. La determinación es acertadísima.

totalidad; los de *Yananigüey* y *Cañete,* que se encuentran dentro de un abrigado tablazo; el de *Cayo Moa,* muy al resguardo del mar, y que facilita una absoluta vigilancia de la costa firme, desde su punta de Carenero; el de *Tánamo,* que también ofrece buen abrigo en cualquiera de sus canales ó ensenadas; los de *Cabonico* y *Livisa,* cuya entrada común puede vigilarse, en seguridad, fondeando al Norte de la península que divide ambos puertos, y al abrigo del estero de Caimanes; la de *Nipe,* cuya boca se observa bien, al socaire de la cala de San Juan ó al Sur de la punta de la Saetia; el de *Banes,* que es el más cómodo y de más eficaz vigilancia, por lo angosto y tortuoso de su boca hondable y limpia, y ofrece perfecto abrigo al *buque pontón* desde el primer torno que se encuentra; el de *Sama,* también lo ofrece al Sur de punta Roma; el de *Naranjo,* tenedero excelente, cuya mayor vigilancia se efectuaría desde la punta del Bugío; el de *Vita,* con abrigos en las pequeñas calas que forma el tortuoso canal de su boca; el de *Manatí,* cuyo mejor sitio de vigilancia y seguridad se halla al Sur de la punta del León; el de *Nuevas Grandes,* al que ocurre lo mismo en el primer torno de su entrada, pasada la punta de sotavento, y el de la *Guanaja,* que indiscutiblemente resulta de

más seguro abrigo, como se ha expuesto en el artículo anterior.

Respecto á la ensenada de la *Herradura*, hemos de advertir que es el único punto cuyo fondeadero no ofrece abrigo ni á los vientos ni á los mares del Norte; pero destinando allí un *pontón*, cuyo calado sea de un metro próximamente, pudiera aguantar temporales bien amarrado á estacas firmes en tierra, pues la mar de resaca desprende las anclas del fondo arenoso.

Esta ensenada, y toda la playa comprendida hasta punta del Mangle, exige una vigilancia continua (como ya habíamos dicho), y en ella se ha efectuado recientemente un desembarco filibustero.

Resulta, pues, que con *diez y seis baterías flotantes* se conseguirá el eficaz resguardo de casi todos los puntos abordables de la costa entre Maisi y la Guanaja; además debemos de suponer que las dichas baterías no han de hallarse imposibilitadas en absoluto de cambiar de sitio y de navegar á la vela, pudiendo mejorar de fondeadero cuando se crea conveniente, ya para reconocer la boca del puerto, ó para internarse en busca de mayor abrigo en tiempos borrascosos.

Conocemos los propósitos manifestados por

los centros filibusteros de «menudear las expe»diciones antes que los buques en construcción »lleguen á Cuba y dificulten el acceso de sus »costas». El único medio de burlar estos propósitos es el adquirir y habilitar con suma rapidez las balandras, goletas, lanchones y aun vapores que se juzguen necesarios, para que en breve período comiencen á prestar sus servicios de *pontones artillados.*

A la vez deberán destinarse CRUCEROS y CAÑONEROS de los que actualmente existen en aquella isla, uno á cada puerto de los siguientes (1):

Al puerto de BARACOA, con la misión de cruzar 20 leguas de litoral y abastecer los pontones de *Mata, Taco, Yananigüey* y *Cayo Moa.*

Al de GIBARA, con cruce de otras 20 leguas é inspección de los pontones de *Tánamo, Cabonico, Nipe, Banes, Sama, Naranjo* y *Vita.*

Al del PADRE (con 10 leguas), para guardar este puerto, cuidar el pontón de la *Herradura* y vigilar la costa vecina.

Al de NUEVITAS, con recorrido de 16 leguas,

---

(1) Compréndese que esta distribución sería momentánea, para no retardar el servicio de resguardo; pero en vista de la actividad con que se procede en la construcción y habilitación de toda la flota, es seguro que coincidirá la distribución de los *pontones* con la de los buques movibles.

y atención de los pontones de *Manatí* y la *Guanaja.*

Después de la llegada y distribución de las divisiones de buques movibles, debiera quedar subsistente el mayor número posible de pontones, que siempre duplicarían la vigilancia interior de las bahías y puertos.

En nuestro próximo artículo estudiaremos la costa del Sur, para el solo fin del establecimiento de las *baterías flotantes,* que es lo urgente; después haremos el más detallado, que exige la demarcación de las divisiones navales, en igual forma que con la costa Norte. Lo que de ésta nos falta recorrer hasta la bahía de Cárdenas será el último estudio que despiadadamente enviaremos á *El Liberal,* para su inserción.... y escarmiento.

VI

Estudio de la costa Sur.—Desde Maisi á bahía Santa María.—Primera y segunda divisiones.—Varaderos que deben construirse.—Puerto de Baitiqueri.—Guantánamo.—Puerto Escondido.—El Portillo.—Cabo Cruz y Vicana.—Río Cauto.—Santa Cruz.—Distribución de los buques y pontones.

Un periódico militar de la noche negaba ayer que puedan resguardarse, *ni con mil barcos*, las costas de Cuba, fundándose exclusivamente en que aquéllas son muy extensas y accidentadas.

Esperábamos que hubiera dicho algo más concreto, porque esa opinión sólo revela no ser la de un hombre de mar. Cualquier piloto conoce bien la diferencia que hay entre tener la costa cerca y poder abordarla. Esto se logra por sitios de todos conocidos y previamente

estudiados, que no pueden resultar *más de los que son* para los filibusteros.

Los estudios hidrográficos que desde hace siglos se realizan y comprueban, deben juzgarse con fundamentos más autorizados para calcular los accidentes de una costa que los deducidos por sólo la extensión que ésta mida. (Recordamos, como ejemplo, que en Africa existen trozos de litoral de 200 leguas, donde no puede abrigarse un buque de regular calado.)

Además, los que hemos recorrido durante muchos meses una costa, entrando en todos sus puertos, registrando todas sus playas, marcando sus cabos y puntas, sondando sus caletas y placeres, conservamos en el diario de navegación irrefutables testimonios, que ahora nos son útiles, para sostener y demostrar la eficacia del bloqueo de las costas de Cuba con sólo el número de buques que destina España á este fin.

Por tanto, aplaudiremos cien veces las apreciaciones que hacía ayer otro diario muy popular: «Este hecho evidencia lo que tiene de »urgentísimo el guardar las costas de la isla. »Es necesario establecer cuanto antes la es»cuadra de vigilancia, cuyo especial servicio »debe ser estudiado con detenimiento. La se-

»guridad marítima de Cuba influye sin dispu»ta en el tiempo de duración que puede obte»ner la guerra. Si aquéllas siguen desampara»das, no queremos pensar en las fatales con»secuencias de tan punible abandono.»

Por fortuna, ya sabemos todos cuán lejos está el Gobierno de ese abandono punible, puesto que en breve período tendremos más de *cincuenta buques* dedicados al bloqueo de la isla y un considerable número de *pontones artillados* para la defensa permanente de las bahías desiertas y abordables.

Hecha esta digresión, vamos á otra.

Además de los *pontones,* hemos asignado *cañoneros* á los puertos deshabitados y *cruceros* en donde existe población; hemos dicho que estos buques deberían ser rápidos y que no cesarían de navegar, vigilando distancias cortas; pero habíamos olvidado lo esencialísimo: el que siendo todos de hierro no tardarían en ensuciarse sus fondos, al punto de perder casi las dos terceras partes de velocidad por esta causa.

Debe prevenirse el remedio, construyendo *varaderos* de tracción ú otro sistema en cinco ó seis puertos bien elegidos de las costas Norte y Sur amenazadas.

En estos *varaderos* limpiarían los buques

sus fondos con la necesaria frecuencia y sin tener que abandonar por muchos días su servicio para trasladarse á la capital.

Los *varaderos* resultarían muy económicos y siempre útiles.

Convencidos estamos de que esta idea ha de parecer oportuna al Sr. Ministro, á no ser que, con su reconocida iniciativa, la tenga ya estudiada y resuelta.

Y vamos á las costas meridionales.

Para no concluir con la paciencia de nuestros lectores, procuraremos englobar la distribución de *pontones* y *cañoneros* al hacer el analisis de aquéllas, que comprenden una extensión de 180 leguas, desde punta Maisi á la bahía de Cienfuegos.

Allí distribuiríamos TRES *divisiones navales*, cuyos centros fueran los puertos de Santiago de Cuba, Manzanillo y Trinidad.

Ocupémonos de la PRIMERA DIVISIÓN DEL SUR. Constaría de:

Un avisotorpedero.

Cinco cañoneros, y

Cuatro pontones artillados.

Abarcaría su vigilancia desde punta Maisi á Cabo Cruz (70 leguas), y los cañoneros deberían estacionarse: EL PRIMERO, en el puerto de *Baitiqueri;* EL SEGUNDO, en la bahía de *Guantána-*

mo, y los TERCERO, CUARTO Y QUINTO, en el resto de la costa hasta el Cabo, sin residencia fija.

Al primer cañonero, estacionado en Baitiqueri, correspondería efectuar un recorrido de 15 leguas, de las cuales cinco no necesitan casi vigilancia, ó sea en el trozo comprendido entre punta *Maisí* y la ensenada de la *Caleta*, que es todo de soboruco acantilado ó de arrecifes y de playas limpias, pero también inabordables, porque sobre ellas rompe la mar con cualquier viento. Sin embargo, desde esta caleta hasta Baitiqueri un audaz piloto pudiera intentar alijos *en días muy bonancibles* cerca de los siguientes puntos: surgidero de *Jojó*, ensenadas de *Imía* y de *Yácabo*, surgidero de *Sabana la Mar*, caletón de la *Jaba* y algún otro.

El cañonero, pues, reduciría su vigilancia á estas 10 leguas de costa mientras durase el buen tiempo, pues todos los dichos puntos quedarían, al menor trastorno atmosférico, cerrados absolutamente.

Además fondearíamos:

EL PRIMER PONTÓN en la ensenada de *la Caleta*.

EL SEGUNDO en el mismo puerto de *Baitiqueri*.

Al *cañonero segundo* (estacionado en Guantánamo) correspondería efectuar un trayecto

de otras 15 leguas próximamente, en el que se halla el puerto *Escondido*, que es muy abrigado y capaz de toda clase de embarcaciones; aunque rodeado interiormente de ciénagas y manglares, privado de agua dulce y de entrada dificilísima, creemos que exige vigilancia especial, pues, burlada la del cañonero en la boca, pudiera hacerse un desembarco dentro con comodidad suma. Así, pues, fondearíamos:

El tercer pontón en el puerto *Escondido*.

El cuarto pontón á la boca de la bahía de *Guantánamo*.

Eligiendo el sitio más conveniente en esta magnífica bahía, pues sería de utilidad allí, sobre todo durante las ausencias reglamentarias del cañonero.

En el resto de costa á éste encomendada existen varias playas, caletas y puertos abordables en ciertas condiciones de viento y mar; pero como éstas escasean y aquellos puntos no ofrecen abrigo, deben incluirse en la vigilancia general (1).

Exactamente lo mismo podemos decir del

---

(1) Debemos confesar lealmente que el trozo de costa desde Santiago á Cabo Cruz es el que menos conocemos, y posible fuera, por tanto, que exija más especial vigilancia de la aconsejada por nosotros.



trozo comprendido entre Santiago de Cuba y Cabo Cruz, donde sólo existe un puerto abrigado y con agua, que es el del *Portillo*.

De modo que en vez de fondear pontones en este trayecto (que abarca más de 30 leguas), destinaríamos para su resguardo *tres cañoneros,* cuyos puntos de recalada principales fueran los *Aserraderos,* surgidero de *Tarquino* y el *Portillo,* y su refugio y descanso Santiago de Cuba.

La segunda división del Sur, cuyo centro sería Manzanillo, debiera constar de:

Un cañonero de primera.

Cinco de segunda ó tercera, y

Ocho pontones artillados.

Y comprendería 50 leguas de *Cabo Cruz* á la bahía de *Santa María.*

Los pontones debieran fondearse:

El primero, en la boca del río Limones.

El segundo, en el estero de Guanito.

El tercero, en el puerto de Niquero.

El cuarto, en la ensenada de Vicana.

El quinto, en el surgidero de Guayabal.

El sexto, en el estero de Junco.

El séptimo, en el estero de Yaguabo, y

El octavo, en la hahía de Santa María.

Del mismo modo asignaríamos los *cañoneros* en los siguientes puntos:

El primero, en *Vicana*, con vigilancia hasta Cabo Cruz, y especialmente de este fondeadero.

El segundo y tercero, dentro del *río Cauto*.

El cuarto, en el puerto de *Santa Cruz*, con la misión de recorrer 10 leguas á barlovento, ó sea el golfo de Guacanayabo.

El quinto, en la bahía de *Santa María*, y vigilancia de la costa hasta el extremo oriental del *Laberinto de las Doce Leguas*.

Ahora razonemos ligeramente este reparto.

El río *Limones* exige un pontón, porque es buen paraje de desembarco, fondeando el buque que lo intentara al abrigo del cayo de su nombre. El estero de *Guanito*, porque es una dársena abrigadísima, con tres metros de agua. El puerto de *Niquero*, porque es también seguro y abunda en caza y pesca. La ensenada de *Vicana* (que ni la menciona siquiera el derrotero oficial, pero que nosotros hemos visitado), porque su capacidad, fondo y fáciles comunicaciones con el interior aconseja que se vigile.

Desde esta ensenada hasta Manzanillo, y desde Manzanillo hasta punta *Sevilla*, pasando por la boca del *Cauto*, no hay mucho que resguardar, á causa, tanto de lo frecuentado y difícil del paso del canal de Balandras, como de las grandes ciénagas que parten de las playas

hacia el interior; no obstante, hemos asignado *dos cañoneros* para vigilar el seno que forma esa costa.

El río *Cauto* es el más caudaloso de la isla; en 26 leguas navegable; tiene mucho fondo y bastante anchura para que maniobren los cañoneros. Las partidas insurrectas atraviesan este río valiéndose de balsas que construyen rápidamente en el inmenso bosque que entolda todo su curso. Así, pues, el servicio único de la Marina es el de evitar que aquéllos transiten de una orilla á otra. Este río es el punto más insano de Cuba y donde perecen las tripulaciones completas.

Del surgidero de *Guayabal* diremos que está resguardado por un cayo y tiene algún caserío cerca del embarcadero.

Del estero del *Junco*, que se halla frecuentado por buques de cabotaje y no carece de comunicaciones con el interior.

Del *Yaguabo*, que lo forma el río de este nombre, ó sea el brazo principal con que desagua el río de Najaza.

Del puerto de Santa Cruz nada diremos, porque es bien conocido; el cañonero que hemos asignado allí, lo está para el objeto de reponerse y surtirse con los recursos de la población al regreso de sus viajes.

Por último, advertiremos que la bahía de *Santa María*, amplia laguna llena de cayos poblados, y en la que desaguan dos ríos navegables, debe vigilarse bien; como lo prueba el desembarco que á fines del siglo XVII efectuó en ella el pirata Morgan para dirigirse á Puerto Príncipe.

Fáltanos añadir que en todo el espacio que comprende esta división naval existe una multitud de cayos y cayuelos, cuyo enunciado sería fatigoso, y entre ellos los de Manzanillo, que ofrecen buenos careneros á buques grandes, y el *Laberinto de las Doce Leguas*, donde se hallan fondeaderos abrigados y propios, por consiguiente, para acechar el momento mejor de dirigirse á la costa.

En el próximo artículo terminaremos el estudio del litoral del Norte y Sur, y después *daremos descanso al público;* pero no sin que antes le presentemos un cuadro ó exposición gráfica, á modo de resumen, del número de buques y sus clases, radio de vigilancia que á cada cual corresponde, etc., para que su simple inspección le demuestre que hemos logrado dejar perfectamente atendido el servicio de vigilancia marítima.

De la *vigilancia terrestre*, mejor pensado, no aventuraremos más que algunas ideas.

VII

Continuación de la costa Sur.—Desde bahía de Santa María á Cienfuegos.—Tercera división.—Vertientes, Júcaro, Juan Hernández.—Tunas de Saza.—Guajimico.—Laberinto Doce Leguas.—Distribución de los buques y pontones.

Quédanos por analizar, para concluir nuestro estudio, el trozo de la costa Sur, comprendido entre las bahías de *Santa María* y de *Cienfuegos,* y el de la costa Norte, desde la *Guanaja* hasta *Cárdenas.*

Ocupémonos primero del litoral del Sur.

Habíamos dicho que en este trozo estableceríamos la TERCERA DIVISIÓN, cuyo centro fuera Trinidad.

Compondrían la división:

UN CAÑONERO DE PRIMERA.

SEIS CAÑONEROS DE SEGUNDA Ó TERCERA.

OCHO PONTONES ARTILLADOS.

El cañonero de primera tendría el deber de cruzar toda su jurisdicción con la frecuencia que el buen servicio exigiese.

El primer cañonero se destinaría en el estero de *Vertientes*.

El segundo íd., en el surgidero del *Júcaro*.

El tercero, en el estero de *Juan Hernández*.

El cuarto, en *Tunas de Saza*.

El quinto, en la ensenada de *Guajimico*.

El sexto, en el *Laberinto de Doce Leguas*.

Los PONTONES artillados se fondearían:

El primero, en el estero de *Vertientes*.

El segundo, en el íd. de *Boca Chica*.

El tercero, en el íd. de *Júcaro*.

El cuarto, en el íd. de *Juan Hernández*.

El quinto, en el estero *Nuevo* ó las *Guásimas*.

El sexto, en el río *Tayabacoa*.

El séptimo, en la ensenada de las *Brujas*.

El octavo, en la íd. de *Guajimico*; y

El noveno, en el surgidero de *Gavilanes*.

Razonemos ahora esta distribución.

Todo el trozo de costa es, por lo general, limpio, y ofrece como puntos abordables los que dejamos resguardados, más algunos otros difíciles, y cuya proximidad á los primeros los releva de la vigilancia especialísima que efectúan los pontones, reduciéndola á la que pueden ejercer los buques movibles con su cons-

tante tránsito, por la parcela que les corresponde.

También ayudan al éxito de un desembarco los numerosos abrigos que ofrecen á embarcaciones relativamente grandes los cayos de *Pitajaya, Medialuna, Mordazo*, el *Laberinto de Doce Leguas*, etc., cuyos canales y fondeaderos no hemos de detallar, bastando decir que facilitan oportunidades para abordar la costa ó hacer alijos en los mismos cayos, que luego son transportados á aquéllas en embarcaciones menores.

Por eso destinamos el *sexto cañonero* á vigilar indistintamente los fondeaderos principales de esa cadena y los canales de *Caballones* y *Boca Grande*, poco frecuentados y, por tanto, de mayor reserva para los filibusteros.

Asignamos: *el primer cañonero*, al estero de *Vertientes*, porque es amplio, de dos metros de fondo, punto de algún tráfico y medianero para salir á vigilar cinco leguas de costa. En sus ausencias quedaría guardado por el *primer pontón*. Aquél también tendría á sus órdenes el *pontón* de *Boca Chica*, donde se hallan los embarcaderos de *Santa Ana* y de *Baragua*.

El *segundo cañonero* en el surgidero de *Júcaro*, porque es un puerto extenso y seguro, formado por la costa y varios cayos, y á cuyo

fondeadero dan acceso dos canales de bastante fondo; además debe vigilarse permanentemente por el *tercer pontón.* A aquel buque corresponderían otras cinco leguas.

El *tercer cañonero* en el estero de *Juan Hernández,* porque hasta su embarcadero (á una milla de la boca) navegan buques de dos metros de calado y es el punto más frecuentado del partido del Jíbaro. Allí se fondearía el *cuarto pontón* para vigilar en las ausencias de aquél, cuyo recorrido sería de otras cinco leguas.

El *cuarto cañonero* en *Tunas de Saza,* que es el puerto de la ciudad de Sancti-Spíritus, á la que está unida por ferrocarril. Aquél habría de vigilar seis leguas de costa, atendiendo al abastecimiento de los *pontones quinto* y *sexto,* fondeados, uno en la ensenada de las *Guásimas,* cuya entrada es fácil, y el otro en el río *Tayabacoa,* navegable cinco leguas y único punto asequible del partido de Banao. (En *Tayabacoa* efectuó su desembarco recientemente el cabecilla Roloff.)

El *quinto cañonero* en la ensenada de *Guajimico,* porque es de mucho abrigo y fondo, y el surgidero tiene dos millas de largo por media de ancho; puede evitarse fácilmente un alijo en su playa, toda acantilada, excepto un pe-

queño trozo que hay en la boca. (Creemos que aquí desembarcó el filibustero López en 1850.)

En esta ensenada colocaríamos al *octavo pontón*, y al *noveno* en el río *Gavilanes* (distante cinco millas), porque ofrece buen tenedero y abrigo para buques de regular calado. La misión, pues, del *quinto cañonero* sería vigilar otras cinco leguas, aunque no se halla en ella ningún punto abordable sino para botes pequeños.

Por último, asignaríamos el *séptimo pontón* (que no habíamos olvidado) á la ensenada de las Brujas, amplia, casi circular, formada por la costa y una cadena de cayos, y desde la cual vigilaría los embarcaderos de las *Brujas*, de la *Ceiba* y del *Gamborro*, que son frecuentados; pero como esta ensenada se halla fuera del radio de vigilancia del cañonero asignado á Tunas, aquel pontón dependería directamente del *aviso torpedero* estacionado en Trinidad.

Renunciamos á describir los fondeaderos de *Masío* y de *Casilda*, y de vigilarlos más constantemente, porque creemos que ningún buque pretenda hacer desembarcos en población tan importante como Trinidad.

Desde el río de *Gavilanes* á la bahía de *Jagua* (Cienfuegos), distante sólo dos leguas, es también innecesario el resguardo.

De *Cienfuegos* al Cabo de *San Antonio*, los desembarcos que se anuncien no pueden, hasta ahora, tener otro objeto que engañar para distraer fuerzas, y tal ha sido nuestra opinión respecto al que no hace muchos días se supuso como probable en la provincia de Pinar del Río.

Queda terminado el estudio de la costa Sur.

Y aquí cortamos el artículo para que no resulte insoportable.

Mañana continuará.

VIII

Complemento al estudio de la costa Norte. —Desde la Guanaja á Cárdenas.— Cuarta división.—Islas, cayos y cayuelos.— Fondeaderos. — Cayo Francés. — Caibarién. — Canales.—Distrito de Morón. — Santa Clara.—Distribución de cañoneros y lanchas.—Observaciones.

De la costa Norte habíamos analizado desde punta *Maisi* á la *Guanaja* y distribuído tres *divisiones* para la vigilancia de este trozo.

Fáltanos únicamente asignar la CUARTA DIVISIÓN, desde aquel punto hasta la bahía de Cárdenas, que comprende 80 leguas.

Antes de decir el número y clase de buques que debieran componer esta división, daremos una reseña de dicho trozo de costa, reseña ligerísima, pues cuéntanse allí reunidas y aglomeradas *tres islas, cinco islotes, treinta cayos* mayores y más de *cuatrocientos cayos* menores.

A pesar de tan complicada red, no se crea que sea difícil el resguardo del litoral, si se estudia con detenimiento.

Desde la isla de la *Guajaba* y en gran extensión del cayo *Romano* hasta cayo *Confites*, no se halla un canal que dé paso á la costa, ni otro fondeadero que el de este cayo, con el inconveniente de estar combatido por los mares de leva.

Pasando de largo hacia sotavento una serie de cayos, encontramos otro fondeadero en el de *Coco*, parecido al anterior y con la ventaja de que hay aguada; pero el que quiera buscar el primer punto transitable para acercarse á la costa firme, ha de seguir hasta Cayo *Francés*, que posee un fondeadero abrigado y que es el principal del puerto de *Caibarién* (San Juan de los Remedios); este cayo admite embarcaciones de hasta cinco metros de calado; la población dista cinco leguas.

Obsérvese que desde la *Guajaba* á Cayo *Francés* (130 millas) no hay un solo punto que dé paso á la costa.

Al Sur de Cayo *Francés* puede continuarse la navegación por entre el litoral y los cayos, á derecha é izquierda de Caibarién; hacia la derecha por el canal de los *Barcos*, que ofrece entrada á los que no calen más de dos metros



para el distrito de *Morón;* en la costa que corresponde á este distrito, no hay más que lagunas y esteros; pero ya se verá más adelante lo mucho que conviene vigilarlo. De Caibarién á la izquierda, ó sea á sotavento, pueden navegar embarcaciones de un metro de calado por el canal de *Mojabragas.*

Así, pues, con UN CAÑONERO fondeado en Cayo *Francés* y UN PONTÓN que lo secunde, quedará perfectamente guardada la entrada única de todo este trozo de costa asequible.

Volviendo á rebasar los cayos y continuando nuestra marcha hacia sotavento, habríamos de recorrer 10 leguas rascando otros muchos, hasta llegar al llamado del *Medio,* que, con los del *Pajonal,* forma las bocas de *Marco,* útiles sólo á embarcaciones que calen dos metros. Poco distante encuéntrase el cayo de la *Vela,* que en su banda Sur ofrece surgidero abrigado, con tres metros de agua. Algo más allá existe el de *Lanzanillo* ó *Carenero,* puerto muy seguro y con igual fondo. Los tres mencionados pueden servir de descanso y espera, y conviene asignarles UN CAÑONERO, que ejercería fácilmente la vigilancia de los tres, comprendidos en nueve millas.

Dos leguas al Oeste del cayo de *Lanzanillo* hállase la boca de *Marillanes,* principal entrada

del puerto de Sagua la Grande, cuya importante población serviría de centro á la división naval para abastecerse, y á ella asignaríamos UN AVISOTORPEDERO.

Ocho leguas á sotavento de la boca de *Marillanes* está la boca de *Alcatraces*, que ofrece excelente abrigo á buques de tres metros de calado; allí fijaríamos OTRO CAÑONERO.

En cayo *Bahía de Cádiz* hay un fondeadero abierto á los vientos N. y 20 millas al Occidente se encuentra otro canal de los *Barcos*, que es la entrada única de la extensa bahía de Santa Clara, pues el paso de *Sánchez*, que comunica con la boca de *Alcatraces*, sólo tiene un metro de fondo y el canal de la *Manuy* no puede considerarse como tal entrada, porque es el que la comunica directamente con la inmediata bahía de Cárdenas, final, á Dios gracias, de nuestro estudio.

Ya habrán visto los lectores que, en todo el extenso trozo de 80 leguas que acabamos de recorrer, con sólo *un avisotorpedero* en Sagua, *un cañonero* en Cayo *Francés*, *otro* en los cayos de la *Vela*, *Marco* y *Lanzanillo* y *otro* en la boca de *Alcatraces*, sería lo suficiente para impedir el ACCESO DIRECTO de cualquier buque á la costa firme.

Pero no basta impedir un acceso directo·

pues si en definitiva se consigue hacer llegar de otro modo, hasta los enemigos, armas y municiones, de nada nos servirá resguardar aquellos puntos; y esta facilidad la ofrecen varios de los innumerables cayos que no hemos mencionado, en los que se encuentran sitios á propósito para efectuar alijos rápidos, que pudieran trasladarse luego hasta su orilla Sur y de aquí á la costa firme, en botes ó cayucos y aun en hombros, por la poca agua que suele hallarse en el mar encerrado entre aquélla y los islotes.

Así, pues, el complemento del resguardo de dichas 80 leguas de costa se obtendría con OCHO LANCHAS cañoneras de las más pequeñas y del menor calado posible, que distribuiríamos entre los cayos y el litoral.

Advertiremos que esa gran extensión de agua, esa especie de ensenada prolongadísima, que forman los cayos y la costa, en la que sólo se hallan lagunas y esteros, es poco conocida, porque sólo la surcan goletas y lanchas que van á cargar frutos y principalmente sal de las numerosas salinas que allí se explotan. No obstante, hemos estudiado lo más profundamente que nos ha sido posible esta región, para acudir al remedio del peli-·o que dejamos apuntado. No creemos equi-

vocarnos al suponer que la mayoría de sus habitantes y de los patrones de aquellas goletas simpaticen con los insurrectos y coadyuven á sus propósitos, transportando los alijos desde el Sur de los cayos al litoral.

De este litoral quedan por sí mismos guardados los grandes trozos que componen las bahías ó ensenadas de Caibarién, Sagua la Grande y Santa Clara; de modo que la vigilancia ha de establecerse sólo en lo que resta, y en la siguiente forma:

La PRIMERA LANCHA CAÑONERA se mantendría cruzando la bahía de *Jigüey*, metro y medio de profunda.

La SEGUNDA, de la boca de *Cuanao* á la ensenada de *Santa Gertrudis*, embarcadero que frecuenta el cabotaje.

La TERCERA, desde punta de la *Yana* al embarcadero de *Salinas*, aun más visitados que los anteriores.

La CUARTA, desde el río de *Rivero* al de *Jatibonico* y *Embarcadero Real*, que sirve de puerto á *Mayajigua*.

La QUINTA, en la ensenada de *Yaguajay*, de dos metros de fondo.

Después se halla la bahía de *Caibarién*, ya resguardada; pero en el trozo comprendido entre Caibarién y Sagua la Grande, colocaríamos:

La SEXTA LANCHA, con cruce desde *Sagua la Chica* á la ensenada de *Jaquete* y ensenada del *Caunado,* todas asequibles para goletas.

Por último, entre las bahías de Sagua la Grande y de Santa Clara, destinaríamos:

La SÉPTIMA LANCHA, que cruzase desde *Punta Gorda* al embarcadero del *Rancho,* sitios en donde hace sesenta años se proyectó fundar dos ciudades.

Y la OCTAVA vigilaría el surgidero de *Sierra Morena,* que tiene dos metros de agua, y el inmediato fondeadero de los *Falcones,* cuyo sondaje pasa de tres.

Téngase en cuenta que á ninguna de las lanchas cañoneras se les asignan más de *diez millas* de vigilancia, lo que garantiza lo eficaz de sus servicios.

Si así se estableciera, aseguraríamos que no quedaba un solo punto en esa costa guarnecida de cayos donde pudiera llegar un maldito cartucho, ni un fusil fratricida.

Mas si por cualquier causa no fuera factible complementar el resguardo en tal forma, podría suplirse *únicamente* destinando á este trozo del litoral fuerzas de carabineros, organizadas como en la Península, donde tan eficaces son sus servicios, y en la proporción numérica que exigiesen la especial índole y

excepcionales circunstancias del territorio.

Además no holgaría, para la general vigilancia de estas 80 leguas, el que se destinase un par de cruceros veloces á recorrer el canal viejo de Bahama, desde *Maternillos* á punta *Icacos*, recalando en los fondeaderos capaces que existen en el trayecto, para buscar descanso ó acechar una presa.

Ahora, como punto final, vaya esta pregunta:

Habiéndose guardado perfectamente todas las puertas y postigos de una casa, ¿sería posible á sus inquilinos salir á la calle? Sí; tirándose por los balcones.

Lo mismo debemos decir respecto á las costas de Cuba.

Dejamos muy bien guardados todos los puntos abordables; pero aun pueden efectuarse desembarcos en ella. ¿Cómo? EMBISTIENDO CON EL BUQUE EN LOS ARRECIFES PARA EMBARRANCAR Y PERDERSE, *salvando el cargamento*. Ejemplos se registran de este sistema en la guerra pasada.

Pero entonces cada cañonero *vigilaba 20 leguas* de litoral, y ahora vigilaría nada más que *cinco;* entonces solicitaban los puertos una vigilancia casi permanente, que dificultaba la del resto de la costa, y hoy el servicio de *pon-*

tones dejaría en libertad completa al cañonero para ejercer aquella vigilancia en su corto trayecto. Entonces un buque encallado adrede podía disponer de muchas horas y días enteros quizás para consumar el alijo, y hoy ese período de *franquicia* le sería insuficiente para la maniobra, la descarga y el acarreo.

Ó lo que es igual: antes, el que se tiraba por el balcón hallaba la calle desierta y escapaba tal vez. Ahora encontraría siempre *quien le echase mano.*

Conviene fijarse mucho en tales diferencias, para responder victoriosamente á los que argumentaran con el recurso de embestir á un arrecife.

....

Dos palabras acerca de la petición que hacía un experto marino de Denia en carta á *El Liberal.*

Es indudable que la cooperación de los Capitanes y pilotos de la marina mercante para el resguardo de costas (sobre todo en lo que al servicio de practicaje se refiere), sería de grandísimo valor y eficacia. Aun recordamos con patriótico júbilo la hermosa conducta de esos viejos *lobos de mar,* cuando surgió el conflicto de las Carolinas; entonces se recibieron en el Ministerio del ramo directamente y por

medio de los Capitanes de puerto *un inmenso número de solicitudes pidiendo patentes de corso,* en la eventualidad de una declaración de guerra al Imperio de Alemania.

Entonces, como ahora, hubieran aportado valentía, inteligencia y desinterés.

¿Cómo no habríamos de estimar sus servicios?

Pero sólo podemos hacer constar esta opinión.

....

Para mañana, el resumen de nuestro estudio.

IX

Resumen general. — Buques que exige el plan de resguardo. — Buques destinados en Cuba. — Después de cubierto aquel servicio, sobran siete cruceros. — Su utilidad é importancia. — Previsión é inteligencia del Ministro de Marina.

Terminado el estudio de las costas para establecer el servicio de vigilancia, demostremos ahora que éste ha podido conseguirse aun con menor número de buques de los que se hallarán en la isla de Cuba dentro del próximo mes de Octubre, según datos oficiales.

Recuérdese que hemos distribuído en la costa Norte cuatro divisiones, compuestas de:

La 1.ª división

1 AVISO ó cañonero de primera, en *Baracoa*.

5 CAÑONEROS de segunda ó tercera, en *Mata, Taco, Cayo Moa, Tanamo* y *Yananigüey*.

5 PONTONES artillados en *Mata, Taco, Yananigüey, Cayo Moa* y *Tánamo.*

La 2.ª división

1 AVISO ó cañonero de primera en *Gibara.*

4 CAÑONEROS de segunda ó tercera en *Cabonico, Nipe, Banes, Sama, Naranjo* y *Vita.*

6 PONTONES en *Cabonico, Nipe, Banes, Sama, Naranjo* y *Vita.*

La 3.ª división

1 AVISO ó cañonero de primera en *Nuevitas.*

3 CAÑONEROS de segunda ó tercera en la *Herradura, Puerto Padre, Manatí* y *Nuevas Grandes.*

5 PONTONES en la *Herradura, Manatí, Nuevas Grandes* y la *Guanaja.*

La 4.ª división

1 AVISO ó cañonero de primera en *Sagua la Grande.*

3 CAÑONEROS de segunda ó tercera en Cayos *Francés, Vela, Marco, Lanzanillo* y *Boca de Alcatraces.*

1 PONTÓN en Cayo *Francés.*

8 LANCHAS cañoneras en *Jigüey, Cuanao, Salinas, Jalibonico, Yaguajay, Jaquete, El Rancho* y *Falcones.*

En la costa Sur hemos distribuído tres divisiones, compuestas de:

La 1.ª división

1 AVISO ó cañonero de primera en *Santiago de Cuba.*

5 CAÑONEROS de segunda ó tercera en *Baitiqueri, Guantánamo, Aserraderos, Tarquino* y *El Portillo.*

4 PONTONES en la *Caleta, Baitiqueri, Puerto Escondido* y *Guantánamo.*

La 2.ª división

1 AVISO ó cañonero de primera en *Manzanillo.*

5 CAÑONEROS de segunda ó tercera en *Vicana, Río Cauto, Santa Cruz* y *Santa María.*

8 PONTONES en *Limones, Guanito, Niquero, Vicana, Guayabal, Junco, Yaguabo* y *Santa María.*

La 3.ª división

1 AVISO ó cañonero de primera en *Trinidad.*

6 CAÑONEROS de segunda ó tercera en *Vertientes, Júcaro, Juan Hernández, Tunas, Guajimico* y *Laberinto de Doce Leguas.*

9 PONTONES en *Vertientes, Boca Chica, Júcaro, Juan Hernández, Guásimas, Tayabacoa, Brujas, Guajimico* y *Gavilanes.*

LAS SIETE DIVISIONES componen un total de:

7 AVISOS ó cañoneros de primera.
33 CAÑONEROS de segunda ó tercera.
8 LANCHAS cañoneras; y
38 PONTONES.

Para cubrir este servicio se dispone de:

7 AVISOS ó cañoneros de primera, que son: *Barcáiztegui, Magallanes, General Concha, Nueva España, Martín A. Pinzón, Vicente Yáñez Pinzón* y *Galicia.*

33 cañoneros de segunda ó tercera, que son:

Alcedo, Contramaestre, Criollo, Cuba Española, Indio, Telegrama, Hernán Cortés, Pizarro, Vasco Núñez, Diego Velázquez, Ponce de León, Alvarado, Sandoval, Almendares, Baracoa, Cauto, Mayarí, Guantánamo, Yumurí, Alerta, Ardilla, Cometa, Fradera, Gaviota, Golondrina, Estrella, Flecha, Ligera, Luice, Satélite, Vigía, Caridad y *Centinela.*

7 lanchas cañoneras, que son:

Lealtad, Relámpago, Dardo, Esperanza, Intrépida, Mensajera y *Valiente.*

Resulta, pues, que lo que *únicamente falta es una lancha* cañonera, de adquisición facilísima.

En cambio, *quedan aún* en la isla de Cuba para formar escuadra ó establecer un servicio de cruceros fuera de las aguas jurisdiccionales ó de comisiones en bahías extranjeras, etc., los siguientes barcos:

Cruceros de primera *Reina Mercedes* y *Alfonso XII.*

Cruceros de segunda *Conde de Venadito, Cristóbal Colón, Infanta Isabel, Isabel II* y *Jorge Juan.*

Remolcadores *María Cristina, Aguila* y *Antonio López.* **Total, 10.**

Los cruceros podrían, además, utilizarse para sustituir á los avisos ó cañoneros de primera que necesitaran reparaciones.

Respecto á los pontones, creemos que se pueden habilitar brevemente todos los precisos; al objeto hállanse en el Arsenal de la Habana varios buques arrinconados, y fuera de él innumerables embarcaciones de diversos tamaños y útiles para montarles un cañón é izarles una vela, si no se encuentran con máquinas servibles, lo que sería mejor.

Nuestro estudio, largo y pesado, demuestra gráficamente, repetimos, la posibilidad del resguardo marítimo con un número de buques menor del que la previsión gubernamental había dispuesto, y á tal punto, *que esos buques sobrantes constituyen una escuadra*, de cuya importancia se puede juzgar diciendo que suman entre todos:

12.600 toneladas de desplazamiento.
15.000 caballos de fuerza.
59 cañones de grueso calibre; y
1.700 hombres.

Ahora nos permitiremos hacer una aclaración imparcial, que lógicamente se deduce de lo que llevamos expuesto.

Admiramos, como todo español, las excepcionales dotes de actividad y entendimiento que una vez más ha ostentado el Sr. Ministro de la Guerra; pero no podemos negar igual

aplauso á los méritos contraídos por el señor Ministro de Marina.

Ambos han empleado procedimientos semejantes: aquél llamando á las reservas que creyó necesarias y concentrándolas para su embarque con asombrosa previsión; éste enviando á Cuba sin pérdida de momento todos los buques disponibles y contratando la construcción de una flota numerosa y apropiada.

La diferencia que hoy se nota entre las labores de ambos Ministros, consiste solamente en que la del Sr. Azcárraga se ha hecho visible, palpable, desde los primeros días, con esa gran movilización de hombres que de todas las provincias de España han afluído hacia los puertos, arrancando lágrimas y aclamaciones, y que una quincena después comenzaba á batirse en la manigua; mientras que la del señor Beránger no podrá apreciarse en su justo valor hasta que aparezcan listas, artilladas, tripuladas y bien distribuídas en sus centros de operaciones las naves que se encargaron con igual oportunidad y rapidez.

Para concluir, obsérvese que en el hecho más ostensible hasta ahora de la gestión de la Marina nadie se ha fijado: éste ha sido el embarque de 40 ó 50.000 hombres, efectuado en nuestros puertos con un orden é inteligencia

tan grandes, que en la difícil y larga operación no ha ocurrido una desgracia ni un entorpecimiento, resultado milagroso que, de no debérselo á nuestros marinos, habría que explicarlo por una intervención de la Divina Providencia.

Y ahora, acreditándonos de observadores imparciales, hemos de mencionar la cooperación que los Ministros técnicos han hallado en el de Ultramar para la práctica feliz de sus resoluciones.

Merced al celo y sagacidad del Sr. Castellano, la Hacienda de Cuba ha afrontado con firmeza todos los gastos y está prevenida para los futuros.

Coincidencia rara llamaríamos á esta conjunción de aciertos y energías, si no la creyéramos preparada y sostenida por el hombre de genio y de corazón que hoy ayuda á la Patria á cumplir en armonía con las palabras que él mismo pronunció hace años en momentos solemnes:

«Posee aquel espíritu verdaderamente vi»ril, que en circunstancias desventuradas, ó »cuando menos poco afortunadas, no se con»tenta con los placeres fáciles y tal vez pueri»les de la imaginación, sino que sabe mirar las »desgracias, cuando ellas existen, frente á fren-

»te y cara á cara, para luchar valientemente »con ellas, para resistir, para dominar, para »vencerlas, antes ó después, más tarde ó más »temprano, como yo espero que ha de vencer »todas sus desdichas y todas sus dificultades, »temprano ó tarde, la noble y gloriosa Nación »española.»

Y así será con el favor de Dios.

